

Δοξασίες και μοτοσικλέτα

ΝΙΚΟΛΑΣ ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ

Πάντειο Πανεπιστήμιο

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο κείμενο αυτό περιγράφονται ορισμένες αναπαραστάσεις και πρακτικές αναφορικά με την -γρήγορη κυρίως- οδήγηση μοτοσικλέτας ως προνομιούχου μέσου προσυπογραφής στο «πνεύμα» της εποχής. Πράγματι οι κοινωνικές αναπαραστάσεις που οργανώνουν (και οργανώνονται από) τη βιωμένη εμπειρία των υποκειμένων εγγράφονται σε προϋπάρχοντα πλαίσια σκέψης, τα οποία εδώ ονομάζουμε *τόπους (τοpoi)*. Οι τελευταίοι είναι: 1) η αναγκαιότητα ελέγχου του χώρου και του χρόνου μέσω της ταχύτητας, 2) η αναγκαιότητα χρήσης ενός οχήματος με επιδόσεις (προέκταση του σώματος που αντιπροσωπεύει την τεχνολογική εξέλιξη), 3) η παιγνιώδης χρήση του οχήματος, 4) η αναζήτηση και ο ταυτόχρονος έλεγχος του κινδύνου. Η πρακτική και ο λόγος (discourse) που αφορούν τη μοτοσικλέτα αποτελούν μια δραστηριότητα θετικά επενδεδυμένη και τελετουργοποιημένη (ritualized), όπου συγκλίνουν η επιθυμία ελέγχου του υλικού κόσμου και η ταυτόχρονη επιθυμία διαφυγής από τα υλικά δεσμά του κόσμου τούτου. Αποκορύφωμα, μια κατάσταση-δοκιμασία (η γρήγορη οδήγηση) υπαγόμενη στον τομέα του *ιερού*: Το υποκείμενο αισθάνεται ότι χειρίζεται δυνάμεις ελκυστικές αλλά τρομερές, που υπόσχονται την επιτυχία στο σχέδιο ελέγχου της φύσης και αναβάθμισης του εαυτού, αλλά μπορεί να στραφούν εναντίον του αν κάνει κάποιο λάθος.

Λέξεις-κλειδιά: Κοινωνικές αναπαραστάσεις, Ριψοκινδύνευση, Ιερό, Μοτοσικλέτα, Ταχύτητα.

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο της Κοινωνιολογίας του που έχει αφιερώσει στο αυτοκίνητο ο Edgar Morin (1984) το περιγράφει ως το εργαλείο μιας καθημερινής επαφής του ανθρώπου με τους μεγάλους τεχνολογικούς μύθους. Κι αυτό στο πλαίσιο μιας σκέψης που μπορούμε να χαρακτηρίσουμε «συστημική», σύμφωνα δηλαδή με την οποία «ο άνθρωπος και οι προεκτάσεις του δεν αποτελούν παρά ένα και μόνο σύστημα» (Hall, 1971, σ. 231). Θα ήταν, λοιπόν, λανθασμένο να προσεγγίσουμε τον άνθρωπο έξω από «την κατοικία του, τις πόλεις του, την τεχνολογία του ή τη γλώσσα του» (ό.π.).

Θα προσπαθήσουμε εδώ να δείξουμε ότι μέσω της καθημερινής και συγκεκριμένης χρήσης της μοτοσικλέτας, χρήσης που αγγίζει την κορύφωσή της στη γρήγορη (ή «σπορ») οδήγηση, το υποκείμενο προσυπογράφει και προάγει τις αξίες και τους τρόπους ζωής που χαρακτηρίζουν μία μείζονα πτυχή του πολιτισμού μας. Η έννοια της *προσυπογραφής* μπορεί σίγουρα να προσεγγιστεί σε πολλά επίπεδα, σημαντικότερο όμως είναι αυτό του βιώματος, εφόσον η πεμπουσία της σχέσης του υποκειμένου με τη μοτοσικλέτα και με ό,τι αυτή αντιπροσωπεύει αναζητείται τη στιγμή της οδήγησης. Θα δούμε ότι η οδήγηση αποτελεί μια προνομιούχο στιγμή, κατά την οποία η μοτοσικλέτα αναδεικνύεται ως

προέκταση του σώματος και της συνείδησης, παρέχοντας την πρόσβαση σε ένα συγκεκριμένο τύπο εμπειρίας του περιβάλλοντος και του εαυτού, που επιτρέπει έναν ιδιαίτερο τρόπο «είναι-στον-κόσμο» (σε αντιληπτικό, συγκινησιακό και γνωστικό επίπεδο). Η μοτοσικλέτα δεν αντιμετωπίζεται εδώ ως μέσο μεταφοράς ή/και διαφοροποίησης. Η οδήγησή της, και μάλιστα η γρήγορη, απαιτώντας ιδιαίτερες ικανότητες, πριμοδοτεί μια υπερβατικής τάξεως κιναισθητική εμπειρία του χωροχρόνου και μέσω της *αίσθησης* καταλήγει σε μια ολική (και με έντονες απόκρυφες διαστάσεις) συμμετοχή στον κόσμο. Επιγραμματικά μπορούμε να πούμε ότι τα υποκειμένα μας προσεγγίζουν τη μοτοσικλέτα και την οδήγησή της με έναν τρόπο που εμπίπτει στον τομέα των *δοξασιών*: Επικαλούνται θραύσματα μιας ολόκληρης κοσμοθεώρησης και βιώνουν την προσυπογραφή τους μέσω μιας πρακτικής η οποία περιλαμβάνει ένα οργανωμένο σύστημα συμπεριφορών που έχουν γι' αυτά νόημα και αξία.

Για να κατανοήσουμε τις αξίες και τους τρόπους ζωής που προσυπογράφουν οι μοτοσικλετιστές, προστρέχουμε στην *έννοια του τόπου*. Προσπαθώντας, πράγματι, να περιγράψουν και να οριοθετήσουν την έννοια του *θέματος* (*thémata*), οι Moscovici και Vignaux (1994, σ. 26) παρατηρούν ότι οι κοινωνικές αναπαραστάσεις εγγράφονται κατ' ανάγκη σε «προύπάρχοντα πλαίσια σκέψης», εξαρτώμενα από συστήματα *δοξασιών* που εδραιώνονται σε αξίες, παραδόσεις, εικόνες του κόσμου και του όντος. Δεν μπορούμε, φυσικά, να αναγάγουμε τα *θέματα* στους *τόπους*, διότι, σύμφωνα με τους ίδιους, τα πρώτα «δεν προβάλλονται ποτέ ως τέτοια, ούτε και μπορούμε να έχουμε οριστική πρόσβαση σε αυτά» (ό.π., σ. 70), ενώ, αντίθετα, οι δεύτεροι αποτελούν είδη «σημαιολογικών πυρήνων» (ό.π., σ. 28), «τόπων του κοινού νου που εδραιώνονται στο αντιληπτό και στην τελετουργοποιημένη εμπειρία» (ό.π., σ. 64).

Μια τέτοια προσέγγιση απαιτήσε καλή γνώση του πεδίου καθώς και ένα συνδυασμό συχνά ετερόκλητου εμπειρικού υλικού: ημιδομημένων συνεντεύξεων, σημειώσεων προερχόμενων από

εθνογραφικού τύπου παρατήρηση (συχνά συμμετοχική) της μοτοσικλετιστικής πρακτικής, ανάλυσης του ειδικού τύπου κ.ά. Τα αποσπάσματα που παρατίθενται ενδεικτικά έχουν ληφθεί από πέντε συνεντεύξεις, προερχόμενες από μια σειρά συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας στα τέλη του 2002 από «γρήγορους» οδηγούς. Οι διάφορες επιμέρους όψεις της προσέγγισης αυτής την εντάσσουν στις λεγόμενες «ποιοτικές» προσεγγίσεις, που είναι νατουραλιστικές, φαινομενολογικές, ερμηνευτικές, συνδυάζουν πολλές μεθόδους, λαμβάνουν χώρα στο φυσικό πλαίσιο ζωής των υποκειμένων και επιμένουν στην κοινωνικά κατασκευασμένη φύση της πραγματικότητας (βλέπε μεταξύ άλλων Denzin & Lincoln, 1998). Μια τέτοια προσέγγιση επελέγη διότι το σύμπαν των αναπαραστάσεων που αφορούν τη μοτοσικλέτα (αντικείμενο, χρήση, ιδεολογία, *δοξασίες*) δεν μπορεί να εξεταστεί έξω από την καθημερινή μοτοσικλετιστική πρακτική. Αναπαραστάσεις και πρακτικές οργανώνονται πράγματι σε ένα συνεκτικό σύνολο σημειώντων στοιχείων μέσω των οποίων κάθε υποκείμενο συμμετέχει ολικά στον κόσμο - αισθανόμενο, σκεπτόμενο, εκφραζόμενο.

Στόχος μας εδώ είναι να εμβαθύνουμε στην ιδέα της κοινωνικής αναπαραστάσης ως *σημαινουσας ολότητας* (Jodelet, 1989, σ. 36), επιμένοντας στην ικανότητά της να δημιουργεί την καθημερινή πραγματικότητα του ατόμου και της ομάδας. Αναφερόμενοι στην «πραγματικότητα» δεν περιλαμβάνουμε μόνο τις απόψεις, τις αξίες κτλ., αλλά επίσης όλες τις συμπεριφορές (κινήσεις, τελετουργικά) που είναι πλήρεις βιωμένου νοήματος και έχουν αμείωτη σημασία και σπουδαιότητα για το άτομο. Αυτές οι συμπεριφορές, ως τέτοιες ή στη συνάρθρωσή τους με τις αξίες, τα πρότυπα, τους μύθους, τα σύμβολα (εν ολίγοις με τις αναπαραστάσεις και τους τόπους), που συνήθως δεν είναι ορατές από τον αμήτο ή τον κοινωνικό επιστήμονα, δεν ανήκουν στα παραδοσιακά μελήματα της (κοινωνικής) επιστήμης. Να σημειώσουμε ότι βρίσκουμε εδώ έναν επιπλέον λόγο για την επιλογή ενός πληθυσμού

και μίας συμπεριφοράς που μπορεί να φαίνονται «ακραία».

Μπορούμε, τέλος, να εισαγάγουμε τον αναγνώστη σε αυτή την προσέγγιση λέγοντας ότι φιλοδοξία μας είναι να θεωρήσουμε τη μοτοσικλέτα και την προσέγγισή της ως ένα ολικό κοινωνικό γεγονός. Προσπαθήσαμε πράγματι να αποδελτιώσουμε τις διάφορες όψεις που είναι απαραίτητες στην κατανόηση του φαινομένου που μας ενδιαφέρει, να δούμε πώς το υπό παρατήρηση γεγονός ενσαρκώνεται στην ατομική εμπειρία, η κατανόηση της οποίας θα έπρεπε να αφορά συγχρόνως τη «φυσική, φυσιολογική, ψυχική και κοινωνιολογική όψη». Με άλλα λόγια, και για να συμπληρώσουμε όσα αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο, οι διάφορες όψεις του υπό μελέτη φαινομένου (ιδέες και πρακτικές που αφορούν τη μοτοσικλέτα) δεν αποκτούν το νόημά τους παρά αναφερόμενες σε μία κοινωνιολογική ολότητα - οι αποδείξεις της οποίας είναι «νοητικές», απαιτώντας μια επαλήθευση που να συνδυάζει «αντικειμενικότητα» και «υποκειμενικότητα» (πρβλ. Levi-Strauss, 1990, σ. 28-35).

Τόποι

Η κατανόηση του συστήματος των αξιών, των αναπαραστάσεων και των πρακτικών των μοτοσικλετιστών απαιτεί την αναφορά στους τόπους. Οι τελευταίοι αποτελούν ένα πλαίσιο από το οποίο αντλούν νόημα οι καθημερινές μοτοσικλετιστικές πρακτικές, όχι μόνο αυτές που σχετίζονται με την απλή μετακίνηση αλλά και οι πιο παιγνιώδεις, που μπορούν να φτάσουν μέχρι τη ριψοκινδύνευση. Οι τόποι αυτοί είναι τέσσερις:

1. Ο έλεγχος του χώρου και του χρόνου, κάτι που αντιστοιχεί σε ένα μείζον ανθρωπολογικό μέλημα. Το να πάμε παντού και το να πηγαίνουμε γρήγορα, δύο συνθήματα ενός πολιτισμού που αναζητά την πανταχού παρουσία, την αθα-

νασία και λατρεύει την ταχύτητα. Και ξέρουμε σε ποιο βαθμό σήμερα η τεχνολογική πρόοδος (στην καθημερινή της εκδοχή) ταυτίζεται με την αδιάκοπη αναζήτηση της νίκης επί της απόστασης και του χρόνου, βρίσκοντας στην οδήγηση το ιδανικό της πεδίο ενσάρκωσης. Όπως αναφέρει ο Virilio (1977), είμαστε οι άγνωστοι στρατιώτες της δικτατορίας της κίνησης, κάτι που δε συνεπάγεται μόνο την εξάλειψη της απόστασης αλλά και την εκμηδένιση του χρόνου και την εγκαθίδρυση μιας αέναης κατάστασης εκτάκτου ανάγκης. Επίσημα, φυσικά, οι δρόμοι δεν ταυτίζονται με πίστες ταχύτητας, όμως το να οδηγεί κανείς γρήγορα, και μάλιστα γρηγορότερα από τους άλλους, αποτελεί την άνετα επαληθεύσιμη ψυχολογική απόδειξη ενός ικανοποιητικού ελέγχου επί του χώρου και του χρόνου. Εάν τα εφοδιασμένα με κινητήρα οχήματα κέρδισαν την εξουσία στους δρόμους μετά από ένα μακρόχρονο αγώνα επιρροής (Bertho-Lavenir, 1996), η μοτοσικλέτα αποτελεί το ιδανικό μέσο πραγμάτωσης του ονείρου της προσωπικής ανεξαρτησίας, αποτελεσματικότητας και ταχύτητας.

2. Η λατρεία της δύναμης, κάτι που δημιουργεί το μύθο των επιδόσεων. Δεν είναι παράξενο ότι αυτά τα μεγάλα εγκόσμια τελετουργικά¹ που είναι οι αγώνες ταχύτητας έχουν παγκοσμίως τέτοια επιτυχία σε ένα κοινό τόσο διαφοροποιημένο, καθώς και ότι οι μεγάλοι κατασκευαστές στηρίζουν το κύρος τους στα σπορ μοντέλα. Ακόμα και γι' αυτούς που δεν είναι παθιασμένοι με την ταχύτητα η αξία μιας μοτοσικλέτας εύκολα συναρτάται με τη δύναμή της και υπολογίζεται με βάση τις επιδόσεις της (ισχύς, ροπή, επιτάχυνση...) ή, γενικότερα, με τη νεωτεριστική τεχνολογία κατασκευής της (αεροδυναμική μελέτη, ελαφρά υλικά κ.ά., που συνεισφέρουν στη βελτίωση αυτών των επιδόσεων). Στις παρουσιάσεις και στις δοκιμές του Τύπου όπως και στις συζητήσεις μεταξύ παθιασμένων μοτοσικλετιστών ένα νούμερο συνοδεύει πάντα ένα μοντέλο, απαραίτητο συμπλήρωμα της ταυτότητάς

1. Βλέπε, π.χ., Maisonneuve (1988), Rivière (1995).

του: η ιπποδύναμή του.

3. Το «χρήσιμο» πρέπει να είναι και ευχάριστο. Ακόμα κι αν συχνά η επιλογή μιας μοτοσικλέτας επιβάλλεται από αιτίες που υπερβαίνουν το υποκείμενο (κυκλοφοριακό, στάθμευση κ.ά.), η χρήση της έχει πάντα έναν παιγνιώδη χαρακτήρα, και τούτο σε πολλά επίπεδα. Το ταξίδι με τη μοτοσικλέτα παραπέμπει σε μια (αρκετά μοντέρνα) επιθυμία συγχώνευσης με το περιβάλλον και ταυτόχρονης άρνησής του, τουλάχιστον στην ανθρώπινη διάστασή του. Κυρίως όμως ερευνητές προερχόμενοι από διαφορετικούς οριζόντες έχουν υπογραμμίσει την ευχαρίστηση που προκαλούν πολλά extreme sports, και φυσικά και η μοτοσικλέτα, είτε αυτή η ευχαρίστηση οφείλεται στον ίλιγγο (Caillois, 1967) είτε στο «προστατευτικό δέρμα» που προβάλλεται από το μοτοσικλετιστή στο περιβάλλον και του παρέχει μια «ηδονική υπεραίσθηση» (Rabreau, 1983), είτε στην «εμπειρία της ροής» (*flow experience* - Csikszentmihayli & Csikszentmihayli, 1998) είτε στη «διεργασία των άκρων» (*edgework* - Lyng, 1990) είτε ακόμη στην «αναζήτηση έντασης» (*stress-seeking* - Klausner, 1968. Zuckerman, 1979). Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις αυτό που περιγράφεται είναι ένα παιχνίδι με τις φυσικές και ψυχικές παραμέτρους της πραγματικότητας, «μία απόπειρα να καταστραφεί για μια στιγμή η σταθερότητα της αντίληψης και να επιβληθεί στη διαυγή συνείδηση ένα είδος ηδονικού πανικού» (Caillois, 1967, σ. 68).

4. «Η κατακτηθείσα ταχύτητα δεν αφήνει πλέον χρόνο αντίδρασης», όπως συνοψίζει ο Thomas (1984, σ. 84). Για να είναι στο ύψος της κατάστασης την οποία το ίδιο δημιούργησε, το άτομο πρέπει εφεξής να ζει στο τεντωμένο σκονί της ριψοκινδύνευσης. Πολλοί ερευνητές έχουν ασχοληθεί με το δίπολο που συνδέει την αναζήτηση της ασφάλειας και το αίσθημα της απειλής που χαρακτηρίζουν τον άνθρωπο και την κοινωνία σήμερα. Για τον Baudrillard (1970), επί παραδείγματι, ο σύγχρονος άνθρωπος θεωρεί τον εαυτό του νόμιμο κληρονόμο της προόδου και της τεχνικής, τα συσσωρευμένα σημεία των οποίων αποτελούν μαγικά και την απόδειξη της

ευτυχίας, κάτι όμως που δεν αποκλείει τη μόνιμη απειλή της επιστροφής του πραγματικού, μεταξύ άλλων μέσω των δυστυχημάτων κάθε μορφής. Για τον Giddens (2001), επίσης, η σύγχρονη ζωή χαρακτηρίζεται από το μόνιμο αίσθημα της ανασφάλειας και της απειλής, εφόσον κανένα άτομο δεν έχει τα μέσα να ελέγξει μόνο του τα πολύπλοκα τεχνολογικά συστήματα από τα οποία εξαρτάται συνεχώς η επιβίωσή του. Είναι σε ένα τέτοιο πλαίσιο που, όπως παρατηρεί ο Le Breton (1991), ο άνθρωπος εφευρίσκει ατομικά τελετουργικά αναζήτησης του κινδύνου, έτσι ώστε όχι μόνο να παραγάγει ατομικά την ταυτότητά του αλλά και να εμψυχήσει εκ νέου αξία και νόημα στη ζωή του.

Γνώση, τεχνική και ιερό

Η χρήση της μοτοσικλέτας αφορά τόσο τους τομείς της γνώσης και της τεχνικής όσο και αυτόν των δοξασιών (στο βαθμό που ο άνθρωπος εμπλέκεται στο επίπεδο των ιδεών αλλά και του βιώματος, με μια φράση: του βιωμένου νοήματος). Μια μοτοσικλέτα είναι ένα πολύπλοκο και υψηλού τεχνολογικού επιπέδου μηχανήμα, η σύλληψη και η χρήση του οποίου υπακούν κατ' αρχήν σε συγκεκριμένες ανθρωπολογικές ανάγκες. Όπως συμβαίνει με κάθε εργαλείο, συμμετέχει στην επιβεβαίωση της ισχύος του ανθρώπου έναντι του περιβάλλοντός του (τιθάσευση και μετατροπή της ύλης και της ενέργειας, έλεγχος του χώρου και του χρόνου). Συγχρόνως, όμως, γνώση και τεχνική δεν μπορούν να ανθήσουν και να αναπτυχθούν σε έναν κόσμο αμιγούς λογικής. Εκδιπλώνονται σε ένα πλαίσιο όπου το πραγματικό και το φανταστικό αλληλοδιαπλέκονται για να πραγματώσουν ένα μύθο (μία θεμελιακή αφήγηση), να ικανοποιήσουν τις ανάγκες μιας επιθυμίας ή μιας φαντασίωσης (με την ικανοποίηση και το άγχος που κάτι τέτοιο μπορεί να εμπεριέχει). Στην καθημερινή τους εκδοχή η επιστήμη και η τεχνική δεν παύουν να παραπέμπουν σε αρχέγονες και θεμελιώδεις ενασχολήσεις της «ανθρώπινης ψυχής», και κάθε

άτομο δανείζεται και χρησιμοποιεί τις αρχές τους και τα δημιουργήματά τους για να τα μετατρέψει σε αντικείμενα επιθυμίας.

Αντίστοιχα, η μοτοσικλέτα παραπέμπει σε κανόνες και τεχνικές που καλούνται να ικανοποιήσουν την ανάγκη και την επιθυμία ελέγχου της ύλης και του χωροχρόνου, κάτι που πραγματώνει η οδήγηση (συμπεριφορά συγκεκριμένη, πλήρης σημαινουσών λεπτομερειών, όπου συνδυάζονται τεχνογνωσία και δεξιότητα). Όπως συμβαίνει και με το αυτοκίνητο, το αεροπλάνο, τον πύραυλο, τη Φόρμουλα 1 κτλ., η οδήγηση είναι επενδυμένη με ένα φανταστικό προμηθεικού και αλημιστικού τύπου, όπου συγκλίνουν η βιωμένη αναγκαιότητα απόλυτου ελέγχου επί της ύλης αλλά και η επιθυμία απόδρασης από την ενδεχομενικότητα που συνδέεται με την ύλη, καθώς και η επιθυμία πνευματικής ανύψωσης². Όπως επιγραμματικά αναφέρει ο Maisonneuve (1988, σ. 65-66), «το πεδίο της τεχνικής μπορεί σήμερα να αποτελεί για πολλούς ανθρώπους ένα έρεισμα ή ένα υποκατάστατο του ιερού. [...] Οι τεχνικο-επιστημονικές βλέψεις συγγενεύουν εξάλλου περισσότερο με τη μαγεία παρά με τη θρησκεία, εφόσον πρόκειται για τον έλεγχο της φύσης, της ζωής και του θανάτου, ή για την ικανοποίηση πατρογονικών ονείρων: ταχύτητα, πανταχού παρουσία, κατάκτηση του διαστήματος και των άστρων».

Είμαστε σε έναν τομέα όπου η γνώση και η τεχνική όντως μεταλλάσσονται σε δοξασίες, σε μια διάχυτη, αλλά πρωταρχικής σημασίας, κοινωνική γνώση³ αναφορικά με τις προεκτάσεις της χρήσης της μοτοσικλέτας. Από τη μία, πράγματι το υποκειμένο πιστεύει στην εξουσία που έχει το εργαλείο αυτό να του επιτρέψει μια καλύτερη εμβάπτιση στον κόσμο, ένα τελειότερο

έλεγχο του χωροχρόνου, που μπορεί να πηγαίνει έως την κατάργησή του, κάτι που του προσφέρει ένα είδος απελευθέρωσης (τάξη της επιθυμίας). Από την άλλη, πιστεύει στην εξουσία που έχει το ίδιο αυτό εργαλείο να τον καταστρέψει σε περίπτωση λανθασμένων χειρισμών ή κάποιας «ατυχίας» (τάξη της φαντασίωσης, της απειλής). Είναι ακριβώς στο σημείο αυτό, δηλαδή στη ριψοκινδύνευση, που ενέχεται σε τούτο το εγχείρημα, που το υποκειμένο «συλλαμβάνει» και «δεσμεύει» τη μοτοσικλέτα ως αντικείμενο υπαγόμενο στο χώρο του *ιερού*.

Επαναλαμβάνουμε: εάν η μοτοσικλέτα αποτελεί μέσο πλήρους βίωσης των προαναφερθέντων *τόπων*, αυτό για τους γρήγορους οδηγούς δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί παρά σε μία κατάσταση που απαιτεί μεγάλο έλεγχο και δεξιότητα, σε μια κατάσταση ριψοκινδύνευσης. Δεν έχει καμία σημασία αν ο κίνδυνος είναι σύμφυτος με τις πραγματικές συνθήκες χρήσης ή αν εγγράφεται ανθρωπολογικά στο φανταστικό που φέρει το εργαλείο. Σημασία έχει ότι η χρήση μπορεί ανά πάσα στιγμή να οδηγήσει σε μία δοκιμασία που συνεπάγεται ένα είδος υπαρξιακής αναβάθμισης του υποκειμένου, μέσω της προσέγγισης των ορίων σε πολλά επίπεδα: των τεχνικών ορίων του αντικειμένου, των ορίων των ικανοτήτων του υποκειμένου να ελέγξει την κατάσταση, των ορίων της ηδονής, αλλά και της προσέγγισης του ύστατου ορίου, του θανάτου.

Η χρήση της μοτοσικλέτας παραπέμπει σε μια δυνατότητα πραγματοποίησης των υποσχέσεων της τεχνικής, όπως και στο θάνατο. Ό,τι αναφέρεται στη μοτοσικλέτα (η κατοχή της, η οδήγησή της, το όνομά της...) υπάγεται, λοιπόν, στον *τομέα του ιερού*, στον τομέα του επικίνδου-

2. Σύμφωνα με τον Eliade, το έργο των σιδηρουργών και των αλημιστών είναι να κάνουν με τη φωτιά κάτι διαφορετικό απ' ό,τι η φύση και γρηγορότερα από αυτή. Η μαγικο-θρησκευτική δύναμη και ο έλεγχος της φωτιάς δηλώνουν την πρόσβαση σε μία κατάσταση έκστασης ή πνευματικής ελευθερίας.

3. «Η μετατροπή της γνώσης και της τεχνικής σε δοξασίες ενώνει τους ανθρώπους και απελευθερώνει μια δύναμη που μπορεί να αλλάξει τα άτομα από παθητικά σε δραστήρια μέλη που συμμετέχουν στη συλλογική δράση και ζωογονούν την κοινή ύπαρξη» παρατηρεί ο Moscovici (1998, σ. 214). Ασχολούμαστε σε αυτό το κείμενο με το περιεχόμενο της κοινωνικής αυτής γνώσης και όχι με τις διαδικασίες συγκρότησης και αναδιανομής της.

νου και του απαγορευμένου, «που αποτελεί συγχρόνως τον ύστατο πειρασμό και το μεγαλύτερο κίνδυνο» (Caillouis, 1950, σ. 21), τομέα τον οποίο το υποκείμενο δεν μπορεί να πλησιάσει χωρίς να ενεργοποιήσει δυνάμεις που το ξεπερνούν, αλλά χωρίς τη συνεισφορά των οποίων «όλες οι φιλοδοξίες του κινδυνεύουν να αποτύχουν!» (ό.π., σ. 25). Σε αυτή την περιοχή και μπροστά σε αυτές τις δυνάμεις πρέπει το υποκείμενο να φανεί αντάξιο των περιστάσεων: Κάθε προσέγγιση όλης και κάθε κίνηση πρέπει να είναι τέλεια υπολογισμένες στην τόλμη τους όπως και στη σύνεσή τους: «[το ιερό αποτελεί για τον πιστό] έναν τομέα όπου ο φόβος και η ελπίδα διαδοχικά τον παραλύουν, όπου, όπως στην άκρη της αβύσσου, η παραμικρή παρεκτροπή στην παραμικρή κίνηση μπορεί να αποβεί μοιραία» (ό.π., σ. 17).

Οριακά ζητήματα: Το διαφορούμενο της δύναμης και των κινήσεων

Εδώ είναι που παρεμβαίνουν η κίνηση, το σώμα και το τελετουργικό. Η λειτουργία του τελευταίου δε συνίσταται ακριβώς στο να παρέχει στον άνθρωπο έναν οδηγό που να του επιτρέπει να ρυθμίζει τις μεταβάσεις μεταξύ των τομέων του βέβηλου και του ιερού, να κινείται εντός του τελευταίου, να διαπραγματεύεται με δυνάμεις που τον υπερβαίνουν (να τις βάζει στην υπηρεσία του περιορίζοντας τις ολέθριες επιπτώσεις τους)⁴; Στην προκειμένη περίπτωση το τελετουργικό αυτό συνίσταται όχι μόνο σε έναν πραγματικό και συμβολικό εξουσιασμό των φυσικών στοιχείων μέσω ενός εργαλείου ο έλεγχος του οποίου απαιτεί μεγάλη ικανότητα από μέρους του υποκειμένου, αλλά επίσης σε μια διοχέτευση (είδος κοινωνικοποίησης) της χαράς του, της ελπίδας του, του φόβου του, της αγωνίας του... εν ολίγοις των διάχτυτων αισθημάτων που συνοδεύουν αυτό τον εξουσιασμό, και στη

μετατροπή τους σε αισθήσεις που εμπλέκουν το βλέμμα, την επιθυμία και το προβαλλόμενο βίωμα της οδήγησης:

«[...] βγαίνει, ξέρω 'γώ, η Yamaha και σου λέει Yamaha R6, ξέρω 'γώ, 600 κυβικά, 165 κιλά, τόσες διαστάσεις, 120 ίπποι, δεκαπεντέμισι χιλιάδες στροφές, ξέρω 'γώ, λες αυτό είναι... ένα ωραίο εργαλείο, είναι κάτι που θα σου ξυπνήσει τις αισθήσεις, είναι κάτι τελείως διαφορετικό... μηχανολογικά δηλαδή, όταν το σκέφτεσαι, είναι ένα τέλειο μηχανήμα, κάτι που έχουσε σκεφτεί κι έχουν εργαστεί πολλοί άνθρωποι με πολύ καλή... που έχουσε ζήσει την ταχύτητα, που έχουσε ασχοληθεί με το θέμα. Δεν μπορεί δηλαδή να βγει ο... ο οποιοσδήποτε Γιαπωνέζος που σχεδιάζει κινητήρες για την Toyota και να σχεδιάσει έναν ανάλογο κινητήρα για τη Yamaha ή για την Kawasaki ή για τη Honda, γιατί πολύ απλά δε θα 'ναι κινητήρας μηχανής, δε... δε θα 'χει νιώσει την ανάγκη του... μοτοσικλετιστή να πάει γρήγορα ή τι χρειάζεται εκείνη τη στιγμή [...]». (Ηλ., 28 ετών)

Βάση της μοτοσικλετιστικής εμπειρίας (στην περίπτωση τουλάχιστον που μας ενδιαφέρει εδώ, όταν δηλαδή η εμπειρία αυτή ταυτίζεται με τη γρήγορη οδήγηση) είναι η δύναμη της μοτοσικλέτας:

«[...] η δύναμη παίζει βασικό ρόλο. Γιατί... δεν τη χρησιμοποιείς βέβαια πάντα, αλλά ξέρεις, έχεις μια σιγουριά μέσα σου ότι εκεί που θα χρειαστεί και πεις θα χρησιμοποιήσω τώρα τη δύναμή της ξέρεις ότι δε θα σε πουλήσει, ότι υπάρχει αυτή η δύναμη μέσα. Δηλαδή σε μια προσπέραση, που θα αναγκαστείς να προσπεράσεις μια νταλικά και θα 'ρθει κάποιο αυτοκίνητο απ' το αντίθετο, και χρειαστεί ν' ανοίξεις το γκάζι, ξέρεις ότι θα βγει η δύναμη αυτή και θα καλυφθείς αμέσως, δεν πρόκειται να σε πουλήσει η μηχανή. Και σε κανένα θέμα, δεν πιστεύω ότι όταν πείς πά' να πει ότι σ' έχει πουλήσει η μηχανή, που λένε άλλοι, α! με πούλησε, α! κούνησε ή έκανε... Αυ-

4. Βλέπε μεταξύ άλλων Maisonneuve (1988), Rivière (1995), Segalen (1998).

τό είναι καθαρά θέμα αναβάτη». (Φ., 26 ετών)

Εάν όμως η δύναμη του οχήματος είναι εξαρχής δεδομένη, στοιχείο των τεχνικών του προδιαγραφών και ταυτόχρονη απόδειξη της τεχνολογικής προόδου και της αγάπης του ανθρώπου για τη μοτοσικλέτα και την οδήγησή της, ο έλεγχος αυτής της δύναμης εναπόκειται εξολοκλήρου στον «αναβάτη», στο υποκείμενο: από μόνη της η μοτοσικλέτα «δε σε πουλάει». Η οδήγηση είναι μία δοκιμασία που συνίσταται στην τιθάσευση αυτής της δύναμης και της μεταστοιχείωσής της σε ικανοποίηση και ηδονή. Λεπτεπίλεπτη διεργασία εφόσον πρόκειται το υποκείμενο να δημιουργήσει τις συνθήκες απώλειας του ελέγχου (μέσω της ταχύτητας, που συμβάλλει στην ασαφή αντίληψη των στοιχείων αναφοράς), αλλά ταυτόχρονα, *in extremis*, να επανακτήσει τον έλεγχο και να παραμείνει, παρά τον ίλιγγο και τη μέθη, κύριος της κατάστασης⁵. Ας δούμε από πιο κοντά αυτό το πρωταρχικής σημασίας ζήτημα.

Είδαμε ότι το άνοιγμα του γκαζιού είναι η μαγική κίνηση που επιτρέπει στη δύναμη να εκδιπλωθεί (να «βγει») και να μπει στην υπηρεσία του υποκειμένου. Ταυτόχρονα, όμως, μέσω της κίνησης αυτής η ευεργετική δύναμη μπορεί να μετατραπεί σε δύναμη δυσμενή, ολέθρια για το υποκείμενο. Είναι το χαρακτηριστικό της δύναμης του ιερού να προκαλεί από τη μία ελπίδα και επιθυμία, από την άλλη φόβο, ενώ ταυτόχρονα δεν εκδηλώνεται παρά «μόνο προς μία κατεύθυνση ή σαν πηγή ευεργετημάτων ή σαν εστία κακών. Ως δυνητική είναι διφορούμενη, ενώ όταν περνά στην πράξη είναι μονοσήμαντη» (Caillouis, 1950, σ. 39). Έτσι η δύναμη της μοτοσικλέτας μπορεί να πάρει, αν το υποκείμενο κάνει κάποιο λάθος, έναν κακό προσανατολισμό και να στραφεί εναντίον του. Με την ιδέα αυτής της ζωικότητας, που η ίδια η έντασή της την καθι-

στά επικίνδυνη, βρισκόμαστε στην καρδιά του ιερού, δηλαδή στο διφορούμενο:

«[...] αν τύχει κάτι, είναι δύσκολα τα πράγματα όταν πηγαίνεις πολύ γρήγορα, γιατί... έχεις ταυτιστεί με το δρόμο, με τη μοτοσικλέτα... είναι όπλο εκείνη τη στιγμή η μοτοσικλέτα το οποίο σε σημαδεύει». (Γρ., 28 ετών)

Για να εξορκιστεί η εισβολή του ακάθαρτου (ατύχημα, θάνατος) που ελλοχεύει σε αυτή την προσπάθεια υπέρβασης των ορίων, το υποκείμενο πρέπει να πραγματοποιεί τις κινήσεις εκείνες που του εγγυώνται τη μέγιστη δυνατή προσέγγιση των προαναφερθέντων τόπων και τον ταυτόχρονο έλεγχο της κατάστασης. Εντύπωση προκαλεί ο απόκρυφος χαρακτήρας της εμπειρίας, που αγγίζει τα όρια του άρρητου, αλλά και η ταυτολογική αναφορά στη δύναμη των μικροκινήσεων:

«Θα στο πω όπως το νιώθω εγώ, οδηγώντας γρήγορα... Εκτός του ότι είναι κάτι που δε μεταβιβάζεται εύκολα... δηλαδή δεν μπορώ να σου πω ακριβώς τι αισθάνομαι την ώρα που προσπαθώ να μπω σε μια στροφή, αντί των διακοσίων να μπω διακόσια δέκα... γιατί είναι ένα συναίσθημα μοναδικό. Εκείνη τη στιγμή, λοιπόν, που... που πας μια διαδρομή γρήγορα, πολύ γρήγορα, προσπαθείς να... στρίψεις λίγο παραπάνω, να γείρεις λίγο παραπάνω, να φρενάρεις λίγο πιο πριν και ν' ανοίξεις λίγο γκάζι πιο πριν... Αυτή είναι η υπέρβαση [...]». (Γρ.)

Φαίνεται ότι ο τρόπος να παίρνει κανείς τη στροφή αποτελεί την κορωνίδα της τέχνης της μοτοσικλετιστικής οδήγησης, λόγω της δυσκολίας στον υπολογισμό της ποσολογίας σε «πλάγιασμα» και ταχύτητα, λόγω συνεπώς του κινδύνου που εμπεριέχεται. Το στρίψιμο απαιτεί μεγαλύτερη τέχνη από την ανάπτυξη μεγάλης ταχύτητας στην ευθεία:

«[...] δε μας συγκινούν δηλαδή τα χιλιόμετρα,

5. *Coincidentia oppositorum*, η οποία, όπως είπαμε και πιο πάνω, δρα επίσης και σε άλλα επίπεδα. σε αυτό της συνενοχής που υπάρχει μεταξύ τεχνολογίας και έλξης που ασκεί ο ίλιγος, όπως και σε αυτό του υπαρξιακού κέρδους που επιτυγχάνεται διά της εγκατάλειψης στο θάνατο και της επιστροφής σε μια αναβαθμισμένη ζωή.

να δω... διακόσια ενενήντα... ή τριακόσια να δω στο κοντέρ δε με συγκινεί -θα το κάνω μία, δυο φορές; 'ντάξει, ξέρω πώς είναι- όσο το να στρίψω σε μια καλή στροφή, να ξύσω γόνατο στη στροφή, να ακουμπήσω το χέρι μου στην ασφαλτο πάνω στη στροφή [...]. (Φ.)

Όλα αυτά συνοψίζονται με τρόπο ιδιαίτερα εύγλωττο στα λόγια που ακολουθούν. Βρίσκουμε την ανάγκη να πάει κανείς γρήγορα για να μπορέσει να ελέγξει τη δύναμη ενός «τέρατος» και για να έχει την «αίσθηση», κάτι που επιτυγχάνεται με κινήσεις οι οποίες παραπέμπουν σε μια ιερή διαδρομή ή σε ένα τελετουργικό χορό:

«[...] όποτε ανεβαίνω πάνω σ' ένα R1, όποτε μου 'χει τύχει, ξέρω 'γώ, κι έχω ανέβει και το 'χω οδηγήσει, είναι απίστευτο, είναι ένα... παθαίνεις ένα σύγκρου, είναι... σαν να οδηγάς ένα τέρας, ξέρω 'γώ, κείνη τη στιγμή. Το μηχανάκι είναι... ατίθασο [γέλιο], αυτό ακριβώς, είναι αυτή ακριβώς η αίσθηση που θέλει να νιώσει ο Ηλίας, ο Γιάννης, ο Μαρκ, οποιοσδήποτε, πάνω σε μια τέτοια μηχανή, το *grand-prix 500*. Κάθεσαι, το βλέπεις στην τηλεόραση, γιατί σ' αρέσει η ταχύτητα, και ξαφνικά ανεβαίνεις πάνω στο R1 κι έχεις μια μηχανή που επιταχύνει τρελά, που σουζάρει ανεξέλεγκτα και που... που σου δίνει φοβερές δυνατότητες - μικρή σε διαστάσεις, πολύ γρήγορη, ήταν αυτό ακριβώς που θέλει ο μοτοσικλετιστής, γιατί... τέλος πάντων κάποιος που οδηγεί γρήγορα στο δρόμο κολλάει περισσότερο με την αίσθηση, όχι με το απόλυτο της ταχύτητας, δηλαδή δεν έχεις χρονόμετρο να πεις, οπ! Παγκράτι, ξέρω 'γώ, Σεπόλια, ε, είκοσι λεπτά. Αυτό που λες, ξεκινάς γρήγορα σ' ένα φανάρι, στην έξοδο μιας στροφής, ξέρω 'γώ, βγαίνοντας με δευτέρα, σηκώνεις μια ψιλοσούζα, ξέρω 'γώ, το σκας κάτω, αλλάζεις

τρεις αλλαγές, κάνεις μια έτσι, κυνηγάς λίγο να ξύσεις το μαρσιέ σου, να ξύσεις γόνατο, πηγαίνεις, κάνεις μια βόλτα από δω, από κει, ανοίγεις το γκάζι στην ευθεία, βλέπεις μια διακοσοεβδομητάρα γρήγορη, φρένο μετά πλακώνεσαι, ξέρω 'γώ, και κατεβαίνεις κι έχεις πάρει τη δόση σου, λες, αυτό ήτανε, αυτό ήθελα. Αυτό ακριβώς είναι, η αίσθηση, δε θέλεις τίποτ' άλλο». (Ηλ.)

Παράλληλα με τις ικανότητες ελέγχου που προϋποθέτει, η εμπειρία αυτή έχει και έναν έντονο παιγνιώδη χαρακτήρα. Η διαδρομή γίνεται κάτι που θυμίζει στίβο μάχης, όπου κάθε στιγμή και κάθε εμπόδιο αποκτούν αξία πρόκλησης (challenge)⁶: μια μικρή επτάχυνση, μια στροφή, το πέρασμα ανάμεσα σε δύο αυτοκίνητα... μια παιγνιώδης οπτική, στο πλαίσιο της οποίας μια διανοητική και συναισθηματική ηδονή αντλείται από τη «διαπραγματεύση» με την πραγματικότητα:

«[...] είναι λίγο έτσι σαν να παίζεις κι εσύ ένα παιχνίδι κείνη την ώρα -δηλαδή του απόλυτου ελέγχου, βλέπεις, κυνηγάς, δηλαδή φοράς ένα... [γέλιο] αυτά τα *virtual reality* τα παιχνίδια, που φοράς το κράνος σου, βλέπεις μπροστά τ' αυτοκίνητα, κινούνται με μια ταχύτητα, και προσπαθείς να βρεις μια μαθηματική φόρμουλα που θα σε περνάει από κάθε... από κάθε τρύπα, από κάθε κενό- και να το συνεχίζεις και να 'χεις μια ροή σ' αυτό. Δηλαδή, όταν οδηγώ γρήγορα μέσα στην κίνηση, δεν είναι μια... ε... μια κατάσταση ξεκινάω, επιταχύνω γρήγορα, φρενάρω, κάνω, δείχνω. Προσπαθώ να 'χω μια ροή, έτσι, να 'χει... κάτι σα να πηγαίνει, σαν... σα να ρέει, ένα τέτοιο πράγμα, δε θα ξεκινήσω δηλαδή γρήγορα στο φανάρι και μετά θα φρενάρω με το που πέσω στην κίνηση. Κρατάω ένα ρυθμό, ρρρ, λίγο πιο αεράτο, κι αυτό μ' ευχαριστεί, αυτό είναι κάτι, ξέ-

6. Μπορούμε συνεπώς εδώ να αναρωτηθούμε αν η διαδρομή απλώς υπάρχει ή αν η οδήγηση, στη στοιχειωδέστερη εκδοχή της (μετάβαση από το ένα μέρος στο άλλο), δεν αποτελεί η ίδια ένα διαβατήριο τελετουργικό. Με τη μοτοσικλέτα που βρίσκεται σε ισορροπία, με τα ρίσκα και τις προφυλάξεις που πρέπει ο μοτοσικλετιστής να πάρει, με τις ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν την επαφή του με το περιβάλλον (άνεμος, κράνος κ.ά.), μπορούμε να υποθέσουμε ότι η διαφορετική και αβέβαιη κατάστασή του παραπέμπει στην οριακότητα (liminarity - βλέπε Turner, 1969).

ρω 'γώ, έχει πλάκα, είναι το παιχνίδι μου δηλαδή εκείνη τη στιγμή... Ξέρω 'γώ; [γέλιο]...». (Ηλ.)

Η ριψοκινδύνευση είναι σε όλες τις περιπτώσεις μια υπόθεση ορίων. Ας αρχίσουμε από την προβληματική της τεχνικής, διότι είναι οι τεχνικές δυνατότητες του εργαλείου που μας παρέχουν ένα πρώτο σημείο αναφοράς. Εάν μια γρήγορη μοτοσικλέτα οδηγείται αργά, τότε ο οδηγός δεν είναι αντάξιός της και η συμπεριφορά του αυτή σχολιάζεται από τους άλλους υποτιμητικά. Η οριακή περιοχή εντός της οποίας πρέπει να κινηθεί ο οδηγός δίνεται από την ανώτερη περιοχή της δύναμης της μοτοσικλέτας. Η δοκιμασία συνίσταται στον έλεγχο αυτής της δύναμης και η ευχαρίστηση⁷ αντλείται από την τιθάσευσή της. Δεξιότηχης είναι όποιος επιτρέπει στη δύναμη να βγει, να «εκφραστεί», οδηγώντας γρήγορα, ενώ συγχρόνως δεν της επιτρέπει να στραφεί εναντίον του και να τον καταστρέψει.

Η αναζήτηση των ορίων συνίσταται, λοιπόν, στην ανάδειξη της σημασίας της κίνησης, η οποία αντιπροσωπεύει το υποκειμένο στη θέλησή του και στις ικανότητές του να επηρεάσει μια πραγματικότητα που του είναι πάντα εξωτερική, δηλαδή το εργαλείο και τις τυχαίες συνθήκες. Γι' αυτό και τα υποκειμένα μιλούν για τα όρια πάντα με όρους που αφορούν ταυτόχρονα τόσο τον άνθρωπο όσο και τη μηχανή:

«[...] η γρήγορη οδήγηση προσφέρει πέντε πράγματα, που είναι... η αδρεναλίνη, είναι... η... αυτό το... αυτή την, αυτό που σου προσφέρει η ταχύτητα το ξεχωριστό... η υπέρβαση, των ορίων, όχι ταχύτητας, των ορίων των δικών σου και της μοτοσικλέτας». (Γρ.)

Η εκμετάλλευση της αξίας μιας μοτοσικλέτας, που αποδεικνύουν η ταχύτητα και το στρίψιμο, συγκεντρώνεται στο άνοιγμα του γκαζιού. Εάν ο οδηγός δεν ανοίξει αρκετά το γκαζί, αδυνατεί να πλησιάσει την ιερή περιοχή που υποσχεται η χρήση της μοτοσικλέτας και παραμένει

στην κοινή και βέβηλη χρήση (καθημερινή, χρηστική, κοινότοπη, όπου η μοτοσικλέτα υπάγεται στον κόσμο των αντικειμένων και όχι της ουσίας). Εάν όμως, από την άλλη, ο οδηγός ανοίξει υπερβολικά το γκαζί, κινδυνεύει να αντιμετωπίσει τη δύναμη ως εστία κακών. Το λάθος, η απόκλιση, η απώλεια ελέγχου στην επαφή με τη δύναμη την καθιστούν ανά πάσα στιγμή επικίνδυνη έως καταστροφική.

Ο έλεγχος της μοτοσικλέτας ισοδυναμεί με τον έλεγχο του εαυτού, μέσω μιας βαθιάς ένωσης και ταύτισης των δύο. Και ο αγώνας που απαιτεί αυτός ο έλεγχος ισοδυναμεί με έναν αγώνα εναντίον του εαυτού και των καταστροφικών του τάσεων, των «παθών», μέσω της οριοθέτησης του εαυτού και του αυτοπεριορισμού:

«[...] πολλές φορές έχω μπει στη διαδικασία να... να θέσω όρια... στον εαυτό μου, περιορισμούς μάλλον. Εεε... μπαίνω στη διαδικασία, λοιπόν, ξεκινάω κάτι, αλλά αφιέμαι μετά, αφιέμαι, χαλαρώνω, ας πούμε, τα σκονιά...

- Και αυτό σημαίνει...

Αλ.: Αυτό σημαίνει - δεν ξέρω...

- Όχι, πρακτικά, σημαίνει χαλαρώνω;

Αλ.: Πρακτικά, σημαίνει ότι... θα το στύψω το γκαζί όταν θα μου 'ρθει. Μπορεί μία, δύο, ας πούμε, να... να προσπαθήσω να τιθασέσω αυτά τα πάθη, αλλά... τελικά, τα παραδείγματα, ας πούμε, έχουν δείξει ότι... θα το κάνω... έτσι;... Χωρίς να σκεφτώ συνέπειες». (Αλ., 24 ετών)

Αυτή η προσπάθεια για έλεγχο του εαυτού παίρνει τις περισσότερες φορές μια μορφή αγώνα μεταξύ εαυτού και μοτοσικλέτας. Η νίκη σε αυτή την περίπτωση συνίσταται στην απόσπαση της ευεργετικής δύναμης και της ευχαρίστησης που αυτή συνεπάγεται:

«[...] Το άνοιγμα πάρα πολύ... Πάρα πολύ με... δεν... δεν μπορούσα, ήτανε σαν να με έλεγε το γκαζί, μ' έκανε ό,τι ήθελε αυτό και όχι ό,τι ήθελα εγώ. [...] Αυτό [δηλαδή το μηχανάκι που έχω τώ-

7. O Natalier (2001) σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Αυστραλία βρίσκει επίσης ότι οι χαμηλές ταχύτητες θεωρούνται πληκτικές διότι η διατήρησή τους δεν απαιτεί ιδιαίτερη επιδεξιότητα.

ρα], καλά, θα πάθει μεγάλη ήττα. Αυτό το μηχανάκι θα βελάξει, θα το κάνω κατσίκι, δεν υπάρχει περίπτωση [γέλιο], θα του πιω το αίμα, πραγματικά θα του πιω το αίμα». (Ν., 26 ετών)

Ο έλεγχος έχει εδώ έναν αυστηρά προκαθορισμένο σκοπό, την αναβάθμιση του εαυτού, τη συνειδητοποίηση των δυνατοτήτων, την απόδειξη (ως προς τους άλλους και κυρίως ως προς τον εαυτό) των ικανοτήτων. Η αναζήτηση των ορίων συνάδει με μια ηθική της προσωπικής ανάπτυξης. Όπως αναφέρεται σε μία δοκιμή του περιοδικού *Moto* (249, 1-11-2000, σ. 84), για μια μοτοσικλέτα που είναι μεν καλή αλλά όχι πάρα πολύ δυνατή σε απόλυτα νούμερα: «Το να κάνεις ό,τι θέλεις με τη μοτοσικλέτα σου και να παίζεις με τα όριά της, αλλά ταυτόχρονα να ξεπερνάς τα δικά σου και να εξελίσσεσαι, αποτελεί ανεκτίμητης αξίας ανταμοιβή».

Συμπεράσματα

Προσπαθήσαμε να συσχετίσουμε, περιγράφοντας ορισμένες όψεις της γρήγορης οδήγησης, τον τομέα των δοξασιών με τον τομέα της καθημερινής ζωής, μέσω των τόπων που αποτελούν το πλαίσιο εντός του οποίου η μοτοσικλετιστική πρακτική αποκτά την πλήρη σημασία της. Είναι προφανές ότι οι σκέψεις που εξετάθησαν πρέπει να επιτρέψουν ένα άνοιγμα προς μια πιο συγκεκριμένη ψυχοκοινωνιολογική προβληματική, που να αφορά θέματα όπως η αντίληψη της ριψοκινδύνευσης ανάλογα με το είδος του οχήματος, με την υπαγωγή σε ειδικές μοτοσικλετιστικές υπο-ομάδες ή με τις ίδιες τις συνθήκες της οδήγησης και την αντίληψη που έχουν οι διάφοροι παρεμβαίνοντες (πώς, π.χ., μπορεί η οδήγηση στο δρόμο να βιώνεται σαν αγώνας ταχύτητας;).

Στο βαθμό που η προσπάθειά μας συγκε-

ντρώθηκε στη συγκρότηση ενός θεωρητικού πλαισίου που να είναι όσο πιο ευρύ γίνεται, περιγράψαμε την οργάνωση των πνευματικών και τεχνικών παραμέτρων της μοτοσικλετιστικής προσπογραφής και τεχνικής. Ως *ιλιγγιώδες* παιχνίδι η μοτοσικλέτα προτείνει πράγματι μια αλλοίωση της καθημερινής αντίληψης, μια εκστατική θεώρηση της πραγματικότητας, όπου ο οδηγός συγχωνεύεται με τον περιβάλλοντα κόσμο⁸ εντασσόμενος σε δυνάμεις που ξεπερνούν τον άνθρωπο. Επιβάλλοντάς του τον έλεγχο του εαυτού και του εργαλείου, η μοτοσικλέτα γίνεται το μέσο για να επιβεβαιώνει το υποκείμενο τη θέλησή του να είναι ο απόλυτος κύριος της κατάστασης και για να αποδεικνύει αδιάκοπα (στον εαυτό του και στους άλλους) ότι όντως είναι ικανό να ασκεί αυτό τον έλεγχο (σε συνθήκες όπου η αποτυχία τιμωρείται αυστηρά). Η μοτοσικλέτα καθίσταται συνεπώς ένα εργαλείο ελέγχου επί του φυσικού και του πνευματικού κόσμου. Απαιτεί ικανότητες που τοποθετούνται στο σημείο συνάντησης του σωματικού και του διανοητικού και αυξάνονται όσο αυξάνεται η δύναμη της μοτοσικλέτας. Η ταύτιση του ανθρώπου με τη δύναμη του εργαλείου συνάδει με τη χαρά που προκαλεί άμεσα η χρήση της, έξω από κάθε απλή «χρηστική» διάσταση.

Όμως ο παροξυσμός του ελέγχου εμπεριέχει και τον παροξυσμό του ιλιγγίου. Εμβαπτισμένο ψυχή τε και σώματι σε μια ολική εμπειρία, το υποκείμενο τείνει να συγχωνευτεί με ό,τι το περιβάλλει. Γίνεται ένα σώμα με τη μηχανή και κατακτά έναν κόσμο όπου ο χωρόχρονος τείνει να καταργηθεί: Ανάμεσα στο υποκείμενο και στο περιβάλλον τα σύνορα αρχίζουν και γίνονται δυσδιάκριτα, ενώ η συνείδηση περνά σε ανώτερα επίπεδα, στο πλαίσιο μιας απόκρυφης ενόρασης εξιδανικευμένης από τους μοτοσικλετιστές. Η υπέρβαση ορίων στην οποία παραπέμπει η χρήση της μοτοσικλέτας όπως την περιγράφου-

8. «Να μυρίσεις τον αέρα [...] και ό,τι καιρικές συνθήκες να 'ναι να τις χαιρέσαι... κι η βροχή καλή είναι, κι ο ήλιος καλός είναι, όλα είναι καλά πάνω στη μοτοσικλέτα άμα το 'χεις πάρει το θέμα όπως πρέπει, άμα τη ζεις δηλαδή». (Γρ.)

με εδώ θα μπορούσε να εμπίπτει σε αυτό που ο Lacroix (2000) ονομάζει *προσωπική ανάπτυξη*, είδος σύγχρονου προσανατολισμού της προσωπικής ευαισθησίας προς την επιβεβαίωση του εαυτού (και την πραγμάτωση των δυνατοτήτων) και την ταυτόχρονη διάλυση του εαυτού (διαμέσου της καλλιέργειας απόκρυφων εμπειριών).

«Καβαλώντας, ας πούμε, τη μηχανή -όπως και με όλα τα πράγματα, έτσι;- πά' να βρούμε την ουσία» διατείνεται ένα από τα υποκείμενά μας. Άποψη ενός παθιασμένου; Ίσως όχι μόνο. Άποψη μοντέρνα ατόμου που αναζητά στο καθετί την πραγμάτωση του εαυτού, σε μια κίνηση υπέρβασης του εαυτού και πρόσβασης σε ένα ανώτερο επίπεδο επίδοσης και συνείδησης, όσο σημαντικό κι αν καμιά φορά μπορεί να γίνει το τίμημα...

Βιβλιογραφία

- Baudrillard, J. (1970). *La société de consommation*. Paris: Denoël.
- Bertho-Lavenir, C. (1996). Lutte de classes et d' influence. *Qu' est-ce qu' une route? Cahiers de médiologie*, 2, 131-140.
- Caillois, R. (1950). *L' homme et le sacré*. Paris: Gallimard.
- Caillois, R. (1967). *Les jeux et les hommes*. Paris: Gallimard.
- Csikszentmihayli, M., Csikszentmihayli, I. S. (Eds.) (1998). *Optimal experience*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Denzin, N. K., Lincoln, Y. S. (1998). Introduction. Entering the Field of Qualitative Research. In N. K. Denzin, Y. S. Lincoln (Eds.), *Strategies of Qualitative Inquiry*. London: Sage.
- Eliade, M. (1977). *Forgerons et alchimistes*. Paris: Flammarion.
- Giddens, A. (2001) [1990, The consequences of modernity]. Οι συνέπειες της νεωτερικότητας. Αθήνα: Κριτική.
- Hall, E. (1971) [1966, The hidden dimension]. *La dimension cachée*. Paris: Seuil.
- Jodelet, D. (1989). Représentations sociales: un domaine en expansion. In D. Jodelet (Ed.), *Les représentations sociales*. Paris: P.U.F.
- Klausner, S. Z. (Ed.) (1968). *Why man takes chances. Studies in stress-seeking*. Garden City: Doubleday Anchor.
- Lacroix, M. (2000). *Le développement personnel*. Paris: Flammarion.
- Le Breton, D. (1991). *Passions du risque*. Paris: Métailié.
- Levi-Strauss, Cl. (1990) [1950, Introduction à l'oeuvre de Marcel Mauss]. Εισαγωγή στο έργο του Μαρσέλ Μως. Αθήνα: Praxis.
- Lyng, S. (1990). Edgework: a social psychological analysis of voluntary risk taking. *American Journal of Sociology*, 95, 851-886.
- Maisonneuve, J. (1988). *Les conduites rituelles*. Paris: P.U.F. (Col. Que sais-je?).
- Morin, E. (1984). *Sociologie*. Paris: Fayard.
- Moscovici, S. (1998). The history and actuality of social representations. In U. Flick (Ed.), *The psychology of the social*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Moscovici, S., Vignaux, G. (1994). Le concept de thémata. In Chr. Guimelli (Ed.), *Structure et transformation des représentations sociales*. Neuchatel-Paris: Delachaux et Niestlé.
- Natalier, K. (2001). Motorcyclists' interpretations of risk and hazard. *Journal of Sociology*, 37(1), 65-80.
- Rabreau, J.-P. (1983). La moto et les adolescents. Réflexions sur les expériences, les groupes et les rituels d'adolescents motards. *Neuropsychiatrie de l' enfance et de l' adolescence*, 8-9, 428-431.
- Rivière, Cl. (1995). *Les rites profanes*. Paris: P.U.F.
- Segalen, M. (1998). *Rites et rituels contemporains*. Paris: Nathan.
- Thomas, L.-V. (1984). *Fantasmes au quotidien*. Paris: Librairie des Méridiens.
- Turner, V. (1969). *Le phénomène rituel. Structure et contre-structure*, Paris: P.U.F.
- Virilio, P. (1977). *Vitesse et politique*. Paris: Galilé.
- Zuckerman, M. (1979). *Sensation seeking. Beyond the optimal level of arousal*. Hillsdale: Laurence Erlbaum.

Beliefs and motorcycling

NICOLAS CHRISTAKIS
Panteion University of Athens, Greece

ABSTRACT

This paper describes representations and behaviors related to fast motor driving as a privileged means for «sticking to the spirit of the era». Indeed, the social representations which integrate and are organized by the subjects' lived experience are registered on pre-existing contexts of thought, which are called «topoi». These are: a) the necessity to control space and time through speed, b) the necessity to use a high performance vehicle (extension of body representing technological progress), c) the playful use of vehicle, d) the simultaneous pursuit and control of danger. The practices and discourse related to the motorcycle comprise an activity that is positively invested and ritualized, during which the desire to control the material world and to escape the material bonds of this same world coincide. The peak is a situation-task (fast driving) which belongs to the sphere of the sacred: the person feels that he/she manipulates forces attractive, yet at the same time horrible, which promise success in materializing plans to control nature and upgrade the self, but may as well turn against the person, if an error is made.

Key words: Social representations, Risk taking, Sacred, Motorcycle, Speed.

Address: Nicolas Christakis, Panteion University of Athens, 176 71 Athens, Greece. Tel.: 0030-210-9201687, Fax: 0030-210-6717100, E-mail: nchris@panteion.gr